

# Aeroporto



Anno 26 - Numero 2

Aprile - Giugno 2022

**Notiziario dell'Associazione "Valentino Giannotti" per lo Sviluppo dell'Aeroporto di Firenze**

**www.associazione-aeroporto-firenze.it - assogiannotti@gmail.com**

## Farsa politico-aeroportuale toscana (continua)

Tredici anni fa, su "Aeroporto" n.47, con il testo e la vignetta riprodotta qui accanto si commentava desolatamente la fase di stasi in cui era stato fatto arenare il progetto della nuova pista "parallela" all'autostrada A11 rilanciato cinque anni prima dal gestore aeroportuale (AdF), con previsione di attuazione verso il 2009.

I tecnici (ENAC e AdF) avevano confermato e spiegato a istituzioni ed enti locali come tale soluzione fosse quella necessaria e migliore per risolvere le criticità funzionali e ambientali del "Vespucci" e superare il precedente masterplan che non affrontava la questione essenziale della pista. L'effetto e la logica di spiegazioni tecniche, ragioni ambientali e buon senso erano però durate poco e fu fatta ripartire la giostra di surreali studi alla ricerca di diverse soluzioni, utili a scongiurare e rinviare nel tempo decisioni e atti concreti, per riapprodare anni dopo alla pista "parallela" 12/30, che poi nel 2014 iniziò il percorso autorizzativo entro il masterplan 2014-2029 con gli eventi e gli esiti noti, tra il via libera tecnico, ambientale, urbanistico, politico-istituzionale e lo stop irresponsabile a colpi di cavilli.

Pur con tutto lo scetticismo e il disincanto d'obbligo di fronte alle evoluzioni di questa vicenda, era difficile immaginare che tredici anni dopo quel commento del 2009 e dopo altre migliaia di documenti prodotti tra studi, progetti, valutazioni, consultazioni, osservazioni, controdeduzioni e partecipazioni, la questione potesse essere riportata allo stesso punto, alla discussione su "altra" soluzione, peggiorativa rispetto a quella progettata e approvata, ma soprattutto utile a far ricominciare di nuovo tutto daccapo e continuare a perder tempo, invece di recuperare quanto già fatto (bene) e di lì ripartire (al più presto).

### *Pericolo studi...*

*Decine di volumi, migliaia di pagine, centinaia di cartine, foto, schemi, tabelle e diagrammi, decine di cartografie: sono i numeri del materiale sull'aeroporto di Firenze e sul sistema aeroportuale toscano prodotto da metà anni ottanta ad oggi da esperti aeronautici, ingegneri, architetti, geologi, urbanisti, economisti, tecnici dei più disparati settori di enti, istituti, società ed università di tutt'Italia su commissione di enti pubblici e soggetti privati.* ***Studi di ogni sorta*** *per soppesare tutte le opzioni che tornano e ritornano ciclicamente, sempre le stesse: nuovo aeroporto, nuova pista, allungamento pista, niente aeroporto e treni per Pisa e Bologna. Studi durati sempre il tempo di una conferenza stampa o spesso neppure quella, archiviati immeritatamente in fondo a qualche armadio o nel cestino. In attesa di avviare un nuovo studio che, come usava dire in passato, è il modo più elegante per non decidere.*

*Sulla scorta di questa tradizione cartacea fiorentina preoccupa non poco la prospettiva (...o minaccia) di nuovi studi che aleggia pericolosamente nell'aria per valutare il* ***se, come, dove, quando e perché*** *posizionare nella piana la nuova pista proposta da ADF. Se altro studio deve esserci, a questo punto, che sia quello dovuto di valutazione d'impatto ambientale sulla soluzione prescelta, con tempi certi d'inizio e di conclusione e finalizzato alla concretizzazione dell'opera. Su questa vicenda, nel 2009, non c'è proprio nient'altro da studiare!*









ARCHIVIO IAROSSI

*Mentre politica e istituzioni non ritengono urgente risolvere le criticità del "Vespucci", l'aeroporto reale procede a pieno ritmo nella ripresa dell'attività ripristinando in questo 2022 gran parte di voli e movimenti pre Covid, raggiunge con l'operativo in corso un numero record di vettori che offrono voli di linea ed incrementa rispetto al 2019 il traffico di aviazione generale ed aerotaxi.*

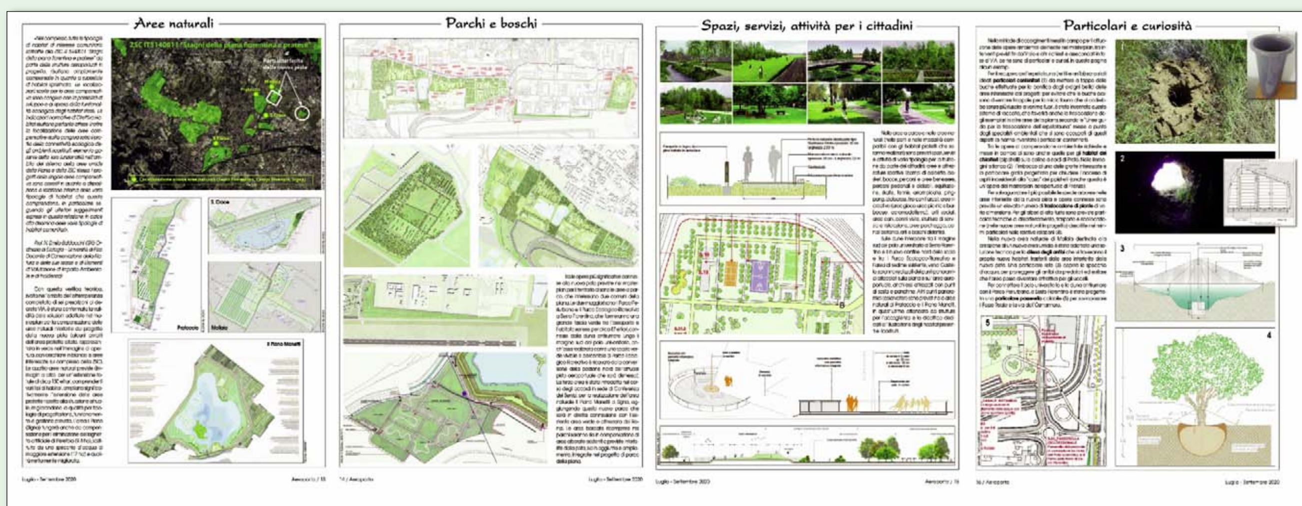
## Attesa (inutile e dannosa)

"Attesa" è sempre stato il termine più ricorrente nelle aperture di questo notiziario in una vicenda perennemente in attesa di qualcosa di concreto ed in attesa (inutile e dannosa) per ora rimaniamo. Per due anni, dopo le sciagurate vicende di ricorsi e sentenze, si è atteso che emergesse la volontà di rimediare a quanto fatto accadere e di riprendere il percorso verso la realizzazione della nuova pista progettata e approvata, inserendo lo scalo fiorentino nella spinta realizzativa delle infrastrutture che stava maturando nel nostro paese con mirati provvedimenti governativi, soprattutto per certezze realizzative e procedurali e relativi strumenti utili a poter fare. Sarebbe stato logico e doveroso da parte di tutti i livelli di Governo, da Roma alla Toscana, per una vicenda che si trascina da tanti anni, tanto importante e urgente per cittadini e territori e stoppata senza ragione plausibile, ma ovviamente così non è stato. Si sono visti (e si vedono) grandi slanci e impegni per accelerare e sollecitare ogni altra opera (tram, stadio, TAV, porti, strade, ecc.) ma per l'aeroporto di Firenze proprio no.
Dallo scorso anno si attendeva la ripartenza del percorso del masterplan con la nuova pista progettata e approvata, confermata nelle "*Linee guida propedeutiche per il nuovo piano industriale - Aeroporti di Firenze e Pisa*" presentate da Toscana Aeroporti nel giugno 2021 a istituzioni e stakeholder, pur con le lungaggini prospettate per il dover rifare passaggi già fatti. Ma anche questo non è stato e a metà 2022 ci troviamo a guardare la vicenda spinta all'indietro, con un'ipotesi di variazione di progetto pista per nulla richiesta né giustificata.
Un'ipotesi di pista che, al di là del giudizio di fattibilità, si sa essere peggiorativa (più corta, più inclinata, più arretrata, più ostacolata) della pista 12/30 validata in ogni sede tecnica e supportata dal favore della grande maggioranza di cittadini, imprese, lavoratori dei nostri territori e che era stata approvata a larga maggioranza da istituzioni e politica nazionale e locale, a cominciare dalle stesse istituzioni toscane che oggi ne sostengono la modifica.
Una politica che va quindi al rovescio e che invece di maturare, rimediando ai danni fatti da suoi spezzoni ed esponenti "contro", formalmente assolute minoranze localistiche, si piega ad esse ed interviene sulle soluzioni tecniche sperando nella fattibilità di un'ipotesi di pista "distorta". Il che sarebbe come cercare l'approvazione di progetti per tranvie, porti, stazioni, ferrovie o strade un po' meno funzionali ed un po' più limitati di come erano stati previsti e approvati, tanto per il gusto di modificare progetti o rimanere nel limbo degli studi perenni.

## Attesa del ri-progetto

Ad oggi (metà maggio) siamo quindi in attesa di vedere in un atto o forma ufficiale questa nuova ipotesi di nuova pista, finora tratteggiata in qualche dichiarazione, per capire di quanto differisce rispetto alla pista 12/30 prevista, al di là del taglio della lunghezza di 200 metri deciso dalle istituzioni toscane. Taglio che potrebbe anche essere il male minore, per quanto senza senso a fronte di una pista di 2.400 metri progettata e approvata ed ennesimo atto autolesionistico "alla toscana", unico nel panorama aeroportuale mondiale ma in linea con la tradizione di questa vicenda che storicamente ha sempre visto azzoppare qualunque progetto per lo scalo fiorentino, con accorciamenti degli allungamenti e altre opere impedite.
Per capire l'effetto di questa riduzione e distorsione di pista si aspetta di vederne l'esatta giacitura e inclinazione e conoscerne le valutazioni sulla posizione variata rispetto agli ostacoli esterni ai quali di nuovo si avvicina su entrambi i lati (autostrada, collinetta di Case Passerini, tranvia per Sesto Fiorentino, scuola Carabinieri, terrapieno ferroviario); l'eventuale incidenza di tali ostacoli sui 2.200 metri (sulle distanze operative LDA, TORA, TODA, ASDA) e sulla necessità di avere spazi liberi sulle testate per le strumentazioni di assistenza al volo complete; la situazione delle aree di sicurezza (RESA) sulle testate e nelle aree di tutela sul territorio in asse pista; il rapporto modificato con gli abitati (rispetto a quello migliore che aveva la pista 12/30 prevista) ed anche con le aree naturali (oasi di Focognano, che col progetto previsto non era sorvolata); la posizione della pista rispetto alla configurazione che era delineata per i piazzali per l'aviazione commerciale, generale e l'area merci e quindi la possibilità di fare quanto necessario per garantire spazi adeguati a tali funzioni; l'effetto della modifica di pista sulle procedure di volo (di competenza ENAV), compresa la maggiore incidenza dell'arco collinare in asse pista.
Tutti aspetti che ovviamente erano stati già studiati, progettati e valutati per anni nell'iter svolto sul masterplan 2014-2029, tutti adeguatamente risolti con la soluzione di pista 12/30 in esso prevista, così disegnata perché ottimale per il contesto sotto ogni punto di vista. Compresa la non interferenza con l'operatività dello scalo in fase di cantiere che era stata assicurata nel masterplan 2014-2029 e che sarebbe invece compromessa dalla nuova ipotesi di pista "arretrata" che sovrapponendosi alla pista attuale comporterebbe una lunga fase di chiusura del "Vespucci".

## Opere ambientali respinte dai "no" della piana




Oltre a bloccare la nuova pista, lo stop al masterplan che era stato approvato ha bloccato le tante opere ambientali per il territorio della piana e per i cittadini in esso previste e finanziate che dovevano precedere e accompagnare le opere aeroportuali e che oggi sarebbero state in avanzata fase realizzativa nel complessivo riassetto dell'area: aree naturali, parchi, zone agricole e boscate, piste ciclabili, aree ricreative, sportive e per il tempo libero, oltre agli interventi per l'innalzamento della sicurezza idraulica di tutta la zona. Sopra, le immagini tratte dallo speciale pubblicato nell'agosto 2020 (estratto da "Aeroporto n.92") su quanto era stato previsto nel masterplan 2014-2029.




*È in approvazione finale (accertamento conformità urbanistica) il progetto della nuova Facoltà di Agraria nell'area del Polo Universitario di Sesto Fiorentino, con un insediamento di dieci edifici a quattro piani ed un'area di parcheggio. La vicinanza con la pista del "Vespucci" non è considerata un problema nelle valutazioni allegate al progetto.*

## Attesa indefinita

Mentre si attende di conoscere il senso esatto della nuova ipotesi di pista, è certo invece il primo concreto effetto ottenuto, ossia la tempistica indefinita e indefinibile. Con tale ipotesi infatti non riparte il percorso verso la realizzazione dell'opera ma, ammesso e non concesso che ci sia la disponibilità a investire su una tale soluzione, si apre una nuova fase di attesa (dato che così è davvero tutto da rifare): attesa per la formulazione di un nuovo masterplan (forse entro l'anno), attesa del dibattito pubblico (!), attesa del parere tecnico di ENAC sul nuovo masterplan (che non è l'ok di massima del CDA delle scorse settimane), attesa di una nuova procedura di VIA e successiva Conferenza dei Servizi.
Attendendo naturalmente il nuovo fardello di contestazioni e ricorsi, ideologici o variamente interessati a dire "no" a prescindere e sempre disinteressati al merito di ciò che è proposto, liberamente in agguato senza adeguati strumenti capaci di tutelare le procedure da giochi politici, ripicche personali, azzeccagarbugli. ecc. Non che debba essere per forza così (non doveva esserlo per nulla). Ma con tutta la buona volontà di guardare avanti, come si dovrebbe fare, questo è quello che si vede finché non ci sarà la volontà di salvaguardare l'interesse pubblico generale da tutto il caravanserraglio "no aeroporto" rivisto in questi anni. Perché quel che valgono gli accordi politici in questa vicenda lo sappiamo dalla sua stessa storia.

## Attesa (inutile) di un nuovo PNA

Se si è perso e si perderà tanto tempo a cambiare il progetto per la pista del "Vespucci", altrettanto inutile è l'attesa in corso per la revisione del Piano Nazionale Aeroporti (forse entro l'estate) su cui il Governo, dal tempo del Conte I col "mitico" ministro Toninelli, ha deciso di dover lavorare e che, manco a dirlo, qui è stato colto al volo come ulteriore scusa per giustificare ritardi e rinvii nella vicenda fiorentina, in attesa delle indicazioni del nuovo documento.
Un'attesa inutile di per sé, perché in realtà non c'era esigenza di modificare il piano vigente, varato dopo sette anni di studi e concertazioni, perché già contiene le strategie e gli obiettivi prefissati oggi, in molti casi attuate o in attuazione: logica di sistema, integrazione e intermodalità treno-aereo, accessibilità su ferro degli scali aerei, classificazione degli scali e riconoscimento dei diversi ruoli, ecc.
Un'attesa ancora più inutile in ottica toscana e fiorentina, perché quanto previsto nel piano vigente per la Toscana (il sistema Firenze-Pisa, adeguato come necessario nelle infrastrutture) è il minimo indispensabile per rispondere alle esigenze della nostra regione, storicamente sottodimensionata nella capacità aeroportuale rispetto ad ogni altra importante regione italiana. E perché un intervento come la nuova pista per il "Vespucci" è una necessità di per sé, per far semplicemente funzionare in modo normale un'infrastruttura esistente, indipendentemente da qualunque classificazione, etichetta, forma di gestione o altro atto pianificatorio.
E d'altra parte, nell'attesa del nuovo PNA, nessuno scalo - tranne Firenze - è stato fermato o è tenuto fermo, ma tutti hanno proseguito e stanno proseguendo i piani avviati: sia tra gli scali grandi e piccoli "d'interesse nazionale" riconosciuti nel piano, sia tra quelli non ricompresi ma ugualmente potenziati (Foggia) o fatti ripartire (Forlì, Tortolì) nella speranza di trovare traffico che li utilizzi. Perché ovunque le opere aeroportuali, per il loro valore strategico, sono priorità supportate dal sostegno concreto e convinto di comunità, enti e istituzioni locali, anche dove neanche si sognano la domanda reale espressa dall'area fiorentina e dalla Toscana, con relativa necessità di capacità infrastrutturale. Quindi nulla di nuovo o di diverso si deve attendere dal nuovo PNA per far ciò che si sa di dover fare per risolvere la nostra vicenda aeroportuale, che dipende sempre "solo" dalla capacità e dalla volontà toscana.

## Toscana militare in prima linea




Con il ponte aereo tra Pisa e Rzeszow (Polonia) per il trasporto di materiale bellico ed il distaccamento a Costanza (Romania) degli Eurofighter del 4° Stormo di Grosseto, avviato nell'ambito della missione NATO di "Enhanced Air Policing Area South" e proseguito come supporto italiano al pattugliamento del confine con l'Ucraina, i due scali toscani confermano il proprio ruolo primario negli assetti e nelle operazioni dell'Aeronautica Militare italiana, di NATO e USAF. La Toscana è l'unica regione italiana che ha come maggiori infrastrutture aeroportuali (per estensione di sedime e di piste) basi militari strategiche (MOB, Main Operating Base), chiamate a ruoli di prima linea negli impegni di difesa e supporto in caso di crisi internazionali.



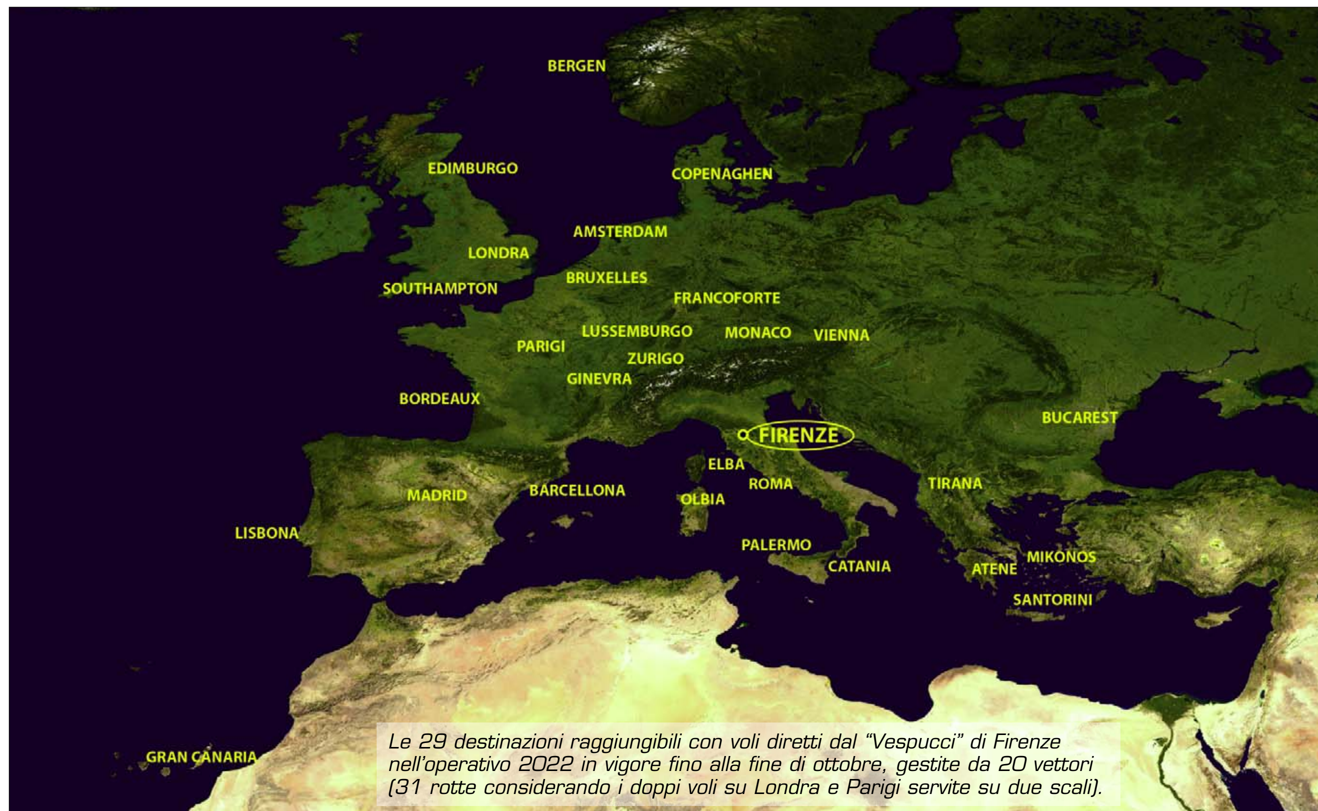







# Aeroporto reale: voli, vettori, destinazioni

**Mentre istituzioni e politica spingono lontano nel tempo la soluzione della questione pista, l'aeroporto reale (anche a di Firenze) riprende a gran ritmo l'attività procedendo rapidamente verso il recupero dei numeri pre pandemia, raggiunge con l'operativo estivo 2022 il maggior numero di vettori che abbiano mai operato servizi di linea ed incrementa già rispetto al 2019 il traffico di aerotaxi e aviazione generale.**




*Le 29 destinazioni raggiungibili con voli diretti dal "Vespucci" di Firenze nell'operativo 2022 in vigore fino alla fine di ottobre, gestite da 20 vettori (31 rotte considerando i doppi voli su Londra e Parigi servite su due scali).*

**Linea**

In attesa che riprendano a pieno anche i volumi di traffico passeggeri, sospinti dal classico "effetto rimbalzo" in atto (previsto dopo ogni stop forzato ai voli), anche lo scalo di Firenze in questo 2022 ripristina gran parte dell'offerta di voli pre-pandemia (2019) e con l'operativo entrato in vigore il 27 marzo e valido fino a fine ottobre, raggiunge un numero record di vettori operanti (20) nel segmento dei voli di linea.

Un'evoluzione che non meraviglia, nella voglia di spostamenti che sta percorrendo tutto il mondo dopo gli anni di restrizioni, ed in uno scalo che serve una delle aree a maggiore attrattiva per il traffico aereo e potenzialmente più d'interesse per ogni vettore che si affaccia in italia, dopo Roma e Milano ed al pari di Venezia, ovviamente per ora condizionato dallo stato in cui è costretto lo scalo per la mancata attuazione dei necessari adeguamenti.

Quindici sono le compagnie che confermano la loro presenza, molte rimaste attive con operativi ridotti tra il 2020 e il 2021 e che adesso recuperano gran parte delle frequenze e destinazioni: Air Dolomiti, Air France, Austrian Airlines, Albawings, Blue Air, British Airways, Brussels Airlines, Iberia, KLM, Luxair, Scandinavian Airlines, Silverair, Swiss, TAP Air Portugal, Vueling.

Due sono i ritorni. Volotea riprende ad operare su Firenze, dopo aver fatto il suo esordio in Toscana sul "Vespucci" già nel 2013 (con voli per la Sicilia e la Francia) ed essere stata costretta a lasciare lo scalo per i problemi operativi sulla pista dei Boeing 717 che impiegava allora. Adesso il vettore spagnolo torna con l'Airbus A319, riproponendo per ora la rotta da Bordeaux, ma con prospettive di sviluppi maggiori ed obiettivo di aprire una base operativa.

Un ritorno può essere considerato anche quello di ITA Airways, la "nuova" Alitalia operativa dal 15 ottobre, che dal prossimo luglio riprende il volo da Fiumicino interrotto per la riduzione di attività seguita alla crisi pandemica a inizio 2020 e ad oggi una delle poche rotte nazionali non ancora ripartita (e più volte rimandata). Il volo storico tra Fiumicino e Firenze (attivo dal 1986) negli anni scorsi era anche finito nel mirino del ministro dei Trasporti (epoca Toninelli) con intenti soppressori per una rotta che veniva vista come "ramo secco" da sostituire con treni, senza alcuna consapevolezza del significato di questo volo e della tipologia di traffico, quasi interamente di apporto alla rete internazionale offerta dallo stesso vettore da Fiumicino e non certo servibile con treni per Roma.

Tre sono i vettori nuovi: Aegean Airlines da Atene, rotta attesa da tempo, in passato valutata da più vettori e sempre auspicata anche nell'ambito degli accordi di collaborazione culturale tra Firenze e la capitale greca; Binter da Las Palmas, Gran Canaria, che sceglie il "Vespucci" di Firenze come terzo scalo italiano dopo Torino e Venezia, proponendo per la prima volta il volo tra l'area fiorentina e le isole Canarie (con la rotta di linea più lunga mai attivata dallo scalo fiorentino, circa 4 ore di volo); Wideroe da Bergen, sulla costa sud della Norvegia, altro volo inedito per lo scalo fiorentino.

Vueling si presenta per il 2022 con 11 destinazioni, riproponendo in aggiunta alle rotte operate tutto l'anno, incrementate nelle frequenze (Amsterdam, Barcellona, Catania, Madrid, Londra Gatwick, Palermo, Parigi Orly), i voli stagionali per Copenaghen, Miconos, Olbia e Santorini, (non sono riproposti per ora i voli per Bilbao, Londra Luton, Monaco, Praga, Vienna ed altre destinazioni estive operate negli anni passati).

Air France si conferma uno dei vettori più importanti per il "Vespucci", con la rotta da Parigi "Charles de Gaulle" reincrementata nell'offerta con sei frequenze giornaliere operate con Airbus A319 (al posto del più piccolo A318). Il volo Air France tra Parigi e il capoluogo toscano è risultata nel 2019 (ultimo dato reale) la rotta internazionale

piu trafficata della Toscana, con 449.958 passeggeri.

"Vittime" degli effetti della crisi per pandemia sul trasporto aereo sono stati per il "Vespucci" i voli che erano operati da Eurowings (Dusseldorf e Stoccarda), spariti per la dismissione da parte del vettore tedesco della sussidiaria che gestiva i turboelica Dash 8, impiegati su Firenze. Altro vettore perso è stato Air Serbia, che avrebbe dovuto aprire la rotta da Belgrado nel giugno 2020, confermata a inizio del periodo della pandemia ma poi sparita dalla programmazione del vettore, che in italia ha invece aperto le nuove rotte per Bologna, Bari e Trieste.

Resta sottodimensionata l'offerta sulle rotte nazionali, peraltro già ridimensionata prima della pandemia per frequenze, destinazioni e vettori operanti, in controtendenza con gli altri scali nazionali che in questi ultimi anni hanno visto crescere voli e passeggeri per l'incremento di domanda nei movimenti interni al paese. Al momento sono operative le rotte per Catania e Palermo con frequenze un po' incrementate rispetto all'inverno ma sempre limitate, ripartirà a breve - come detto - quella per Roma Fiumicino, ci sarà lo stagionale per Olbia e prosegue il volo regionale per l'Elba. Resta inadeguata l'offerta per la Sardegna e mancano altre direttrici verso il sud Italia (Puglia e Calabria). In questo senso pesa la cancellazione del progetto sulle rotte nazionali di Air Dolomiti che nel 2020 aveva avviato i voli da Firenze a Bari, Cagliari, Catania e Palermo, e la sospensione delle attività di Ego Airways che nel 2021 dal "Vespucci" aveva programmato le rotte per Brindisi, Catania, Comiso, Lamezia Terme ed Olbia.

Per quanto riguarda i velivoli impiegati, nell'operativo in corso il modello più usato è la famiglia Airbus A320 (nove vettori, con A319 e A320neo), seguita dalla famiglia Embraer E-Jet (otto vettori, con i modelli E190 ed E195, vecchie e nuove versioni), quindi Boeing (2 vettori, con 737 in varie versioni dal 500 al 700 e saltuariamente l'800), piu due vettori con turboelica (Let 410 e Dash-8-400).

I nuovi aerei "ecologici" sono al momento impiegati o programmati da otto dei venti vettori presenti: Embraer E-Jet E2 con KLM, Helvetic (per Swiss), Binter, Wideroe; A220-100 con Swiss; A320neo con SAS (pur penalizzato in continuità operativa e carico sulla pista attuale) e saltuariamente da Iberia. Degli altri vettori, otto dispongono di tali velivoli (A220-300 e A320neo) ma per ora non li usano o non li possono usare sull'attuale situazione della pista fiorentina.



MARCEL HOHL



DAVID TOBARRA



CHRISTIAN ACHTERMANN



JAVIER BRAVO MUNOZ



ADRIAN LEIRVIK LARSEN

*Vettori nuovi o di ritorno nell'attuale operativo del "Vespucci". Dall'alto in basso: A319 Aegean Airlines da Atene, E195 E2 Binter da Las Palmas, A319 ITA Airways da Fiumicino, A319 Volotea da Bordeaux, E190 E2 di Wideroe da Bergen*

**Aviazione generale, aerotaxi, ecc.**

Se i voli di linea hanno subito le peggiori conseguenze e riprendono nel 2022 ritmi di crescita sostenuti, l'aviazione generale ha iniziato a recuperare prima, per l'esigenza di chi doveva necessariamente spostarsi, per la carenza di voli di linea, per la più semplice gestione delle precauzioni sanitarie. Già nel 2021 il "Vespucci" ha visto importanti picchi di voli privati e aerotaxi, soprattutto in concomitanza con eventi che si sono svolti in città e nel territorio di riferimento dello scalo, e nei primi mesi del 2022 ha già superato i livelli dello stesso periodo 2019. In questo segmento rientrano anche molti voli ambulanza e sanitari e ad essi si aggiungono frequenti voli governativi e velivoli militari da collegamento o trasporto che fanno tappa sullo scalo fiorentino.

Le direttrici sono in questo caso di ogni tipo, nazionali e internazionali, con un'intensificazione negli ultimi tempi anche dei voli diretti intercontinentali effettuati principalmente con velivoli Gulfstream, Bombardier, Falcon. Su tutte quelli con gli Stati Uniti, soprattutto gli aeroporti della costa est (New York, New Jersey, Massachusetts, Washington, ecc.) ma anche da Florida e California, quindi la penisola arabica (Doha, Riad, Bahrein, Dubai), ma arrivi e partenze hanno riguardato e riguardano le più disparate destinazioni (Buenos Aires, Nairobi, ecc.). Lo scoppio del conflitto in Ucraina ha fermato invece l'intenso traffico di velivoli privati e aerotaxi da/per la Russia e la stessa Ucraina, mentre proseguono con altri paesi dell'area rimasti accessibili (Armenia, Azerbaijan, Kazakistan, ecc.).

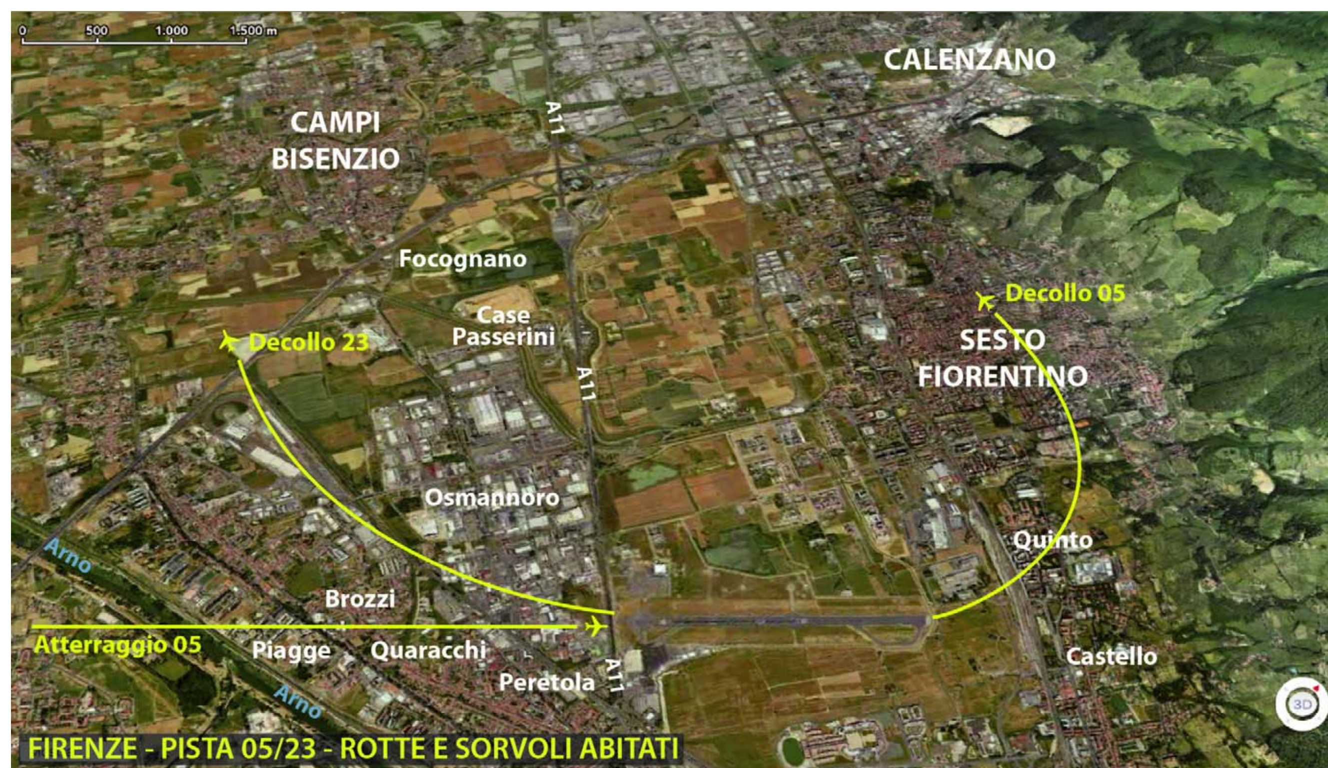
# Aeroporto reale: penalizzazioni, sorvoli, dirottamenti...

**Il "Vespucci" reale riprende a gran ritmo l'attività costretto ad operare ancora nel quadro di disfunzioni ed inutili impatti su cittadini e territorio che permarranno finché lo scalo sarà tenuto "ostaggio" dell'attuale pista corta e penalizzata e del rinvio indeterminato del progetto risolutivo di riassetto dell'infrastruttura di volo inutilmente rimesso in discussione dalla politica.**

Nel numero precedente (Aeroporto n.98) l'apertura era dedicata a immagini esemplificative delle usuali disastrose inaccettabili disfunzioni operative conseguenti alla situazione di pista in cui è tenuto "ostaggio" l'aeroporto di Firenze, con una carrellata d'immagini di dirottamenti e operativi cancellati verificatisi tra fine 2021 e inizio 2022. La situazione naturalmente prosegue in continuità ed in misura maggiore di voli e passeggeri coinvolti, proporzionalmente alla ripresa del traffico in pieno atto. Prosegue con tutta la classica casistica, compresi gli episodi più folli (ma qui frequenti) come lo scarico di passeggeri per alleggerire l'aereo, ed anche con eventi da record come quando, ai primi di maggio, un volo per Tirana (rotta di circa un'ora e mezza) ha dovuto attendere sul piazzale del "Vespucci" per quasi sette ore condizioni di vento compatibili con l'unica direttrice di partenza utilizzabile, non potendo decollare verso monte Morello per le limitazioni di tale procedura.

Lo stallo in cui viene tenuta la soluzione della questione pista tiene naturalmente in stallo e in scacco anche la situazione delle aree sorvolate a ridosso dell'attuale pista e conseguenti effetti sui cittadini, presi doppiamente in giro: presi in giro da chi (politici o finti comitati, spesso coincidenti) li ha sempre usati senza alcun ritegno per le proprie battaglie contro l'aeroporto strumentalizzandone la situazione e al contempo lavorando contro la nuova pista perché nulla cambi (in disfunzioni e sorvoli); presi in giro, purtroppo, anche da chi dice di volersi battere per loro sostenendo la nuova pista (spiegandone anche perfettamente ragioni e benefici), ma poi in una sorta di doppia personalità o come ostaggio di qualcosa o qualcuno, non ritiene di alcuna urgenza avviare il progetto risolutivo e accetta che si perda indefinitivamente tempo.

È vero che sostanzialmente per tutti gli aeroporti ci sono abitati in qualche modo sorvolati, spesso anche a ridosso delle piste e anche con situazioni peggiori di quelle dell'attuale pista del "Vespucci". Resta però una vera e propria follia avere a Firenze la possibilità di passare da una delle situazioni più critiche a una delle più favorevoli, migliorando al contempo nettamente l'operatività dello scalo, e lasciare che tutto debba andare avanti così com'è.




*Sopra: rotte e sorvoli che il "Vespucci" è costretto a mantenere sulle zone di Peretola, Quaracchi, Brozzi, a Firenze, e su gran parte degli abitati di Sesto Fiorentino, dalla zona di Quinto al centro città, finché non ci sarà la volontà vera di risolvere la situazione con la costruzione della nuova pista.*

*Sotto: con 1.455 m di pista disponibile per l'atterraggio sull'unica direttrice utilizzabile per l'arrivo al "Vespucci", l'aeroporto di Firenze ha la minore LDA (Landing Distance Available) tra i 37 scali compresi nel Piano Nazionale Aeroporti ed è 42° sui 45 scali commerciali italiani (LDA inferiori sono ad Albenga, Bolzano e Marina di Campo). Con l'incidenza su tale situazione e sull'attuale orientamento della pista di ogni minimo evento meteorologico lo scalo fiorentino ha l'accessibilità più penalizzante tra tutti gli scali.*




ELABORAZIONE ASSOGIANNOTTI SU GOOGLE MAPS

# ...contraddizioni, strabismi, doppiopesismi

**Anche a Pisa e Bologna il traffico aereo si svolge in prossimità di aree abitate e centri cittadini, con tutte le conseguenti problematicità ignorate da chi ancora evoca i due scali come soluzioni ideali e "salvifiche" da contrapporre all'adeguamento dello scalo di Firenze in quella che è sempre stata una delle più grandi mistificazioni della questione aeroportuale fiorentina e toscana.**







*Rotte e sorvoli di abitati attorno agli aeroporti di Pisa e Bologna. In entrambi le procedure lato città, necessarie per gestire i livelli di traffico raggiunti e gli sviluppi prefissati, sono confermate nei rispettivi masterplan. A Pisa Toscana Aeroporti sta lavorando con l'Aeronautica Militare per una modifica alla procedura di decollo dalla pista 22 che possa ridurre l'esigenza dei decolli dalla pista 04 sull'area cittadina, che per una quota dovranno comunque rimanere. A Bologna restano importanti quote di voli lato città (quasi il 50% dei decolli e circa il 30% degli atterraggi).*

Evocare gli aeroporti di Pisa e Bologna come soluzioni alternative ad uno scalo funzionale nell'area fiorentina è sempre stata una della più grandi mistificazioni della questione aeroportuale fiorentina e toscana, per tutte le ragioni di distanze (80-100 km) e collocazioni (in altre città e altra regione) rispetto al bacino da servire, ma lo è ancora di più quando tali scali vengono invocati come soluzione alle contestazioni ambientali verso lo scalo di Firenze.

Il traffico aereo gestito sugli aeroporti di Pisa e Bologna, infatti, non emana essenze di bergamotto né diffonde sinfonie di Beethoven e non opera in lande isolate, contrariamente a quel che crede e racconta chi li richiama come un disco incantato ignorandone la realtà, tra abissali contraddizioni, doppiopesismi e strabismi. Per entrambi, evidentemente, la tipologia di effetti prodotti da voli e attività aeroportuali è la stessa di Firenze, amplificati dalla dimensione (ben superiore) e tipologia (illimitata) di traffico che entrambi gestiscono, ed entrambi hanno le problematicità proprie di scali in prossimità di aree abitate ed estremamente vicini ai centri cittadini.

Come noto, Pisa e Bologna, con le loro piste a capacità intercontinentale (tra 2.800 e 2.900 metri), stanno rispettivamente a 2 e 6 km dal centro città e si sono sviluppati perché si sono fatti spazio nel territorio e anche nel tessuto urbano (a Pisa anche abbattendo case). Entrambi hanno abitati, edificati e infrastrutture varie a ridosso delle testate delle piste (su entrambe a Bologna, sulle testate nord a Pisa) ed hanno entrambi limitazioni ad alcune distanze operative rispetto alle dimensioni di pista.

Entrambi hanno procedure di volo preferenziali per ridurre il sorvolo di aree abitate, ma entrambi hanno regolarmente frequenti voli a bassa quota sulla città. Procedure inevitabili per sostenere la dimensione di traffico raggiunta (9,4 milioni a Bologna, 5,3 a Pisa nel 2019) e le prospettive di sviluppo (12 milioni per Bologna, 7 milioni per Pisa) e nel caso di Pisa anche per assicurare la compatibilità con il traffico militare.

A Pisa, nei quartieri prossimi alle testate nord delle piste, ci sono situazioni similari a Firenze (Quaracchi, Peretola), comprese le lezioni nelle scuole disturbate al passaggio dei velivoli. A Bologna c'è un nucleo abitato (zona Lippo, Calderara di Reno) attaccato al sedime aeroportuale ed a circa 200 metri dalla pista ed altri sono in prossimità. In entrambi i contesti ci sono comitati di cittadini "sorvolati", ma in nessuno dei due casi sono mai stati usati (o alimentati) dalla politica per fermare lo sviluppo di traffico e infrastrutture.

Pisa inoltre - come altrettanto noto - ha da sempre anche l'aspetto dei voli sul parco (Parco Migliarino-San Rossore), sorvolato dalle procedure di volo principali per 12 km su tutto il territorio dall'aeroporto al mare (su aree naturali, oasi WWF, attività agricole, ricreative, ecc.). Cosa che, correttamente, non è mai stata considerata un problema, ma non può non esserlo per chi invece per Firenze, nella piana, continua a profetizzare incompatibilità tra aeroporto e parco.

Sono tutte situazioni evidenziate infinite volte, ma visto quel che si sente di nuovo in giro vale la pena ricordarlo a chi pensa di risolvere le criticità di Firenze spostando milioni di passeggeri aggiuntivi sulle situazioni, gli abitati ed i cittadini di Pisa o Bologna.




# 50 anni del mensile JP4

**Maggio 1972-Maggio 2022: da 50 anni la rivista specializza fiorentina JP4 Mensile di Aeronautica racconta il mondo dell'aviazione nazionale e internazionale e inevitabilmente per 50 anni, mese dopo mese, sulle sue pagine è scorsa la cronaca dell'assurda questione aeroportuale fiorentina, dal rifiuto toscano del nuovo aeroporto di San Giorgio a Colonica allo stop immotivato al masterplan 2014-2029 con la nuova pista.**




■ È Stato finalmente dato il via al costruendo aereoporto di Firenze, che sorgerà presso San Giorgio a Colonica. La vicenda, è il caso di dirlo, risale a quasi venti anni fa, quando si cominciò a sentire l'esigenza di un aereoporto più grande e moderno, se non nuovo addirittura. Dopo anni di inutili discussioni e progetti un primo passo in avanti si ebbe nel marzo 1967; infatti in questo periodo, grazie all'azione di Franco Tancredi, esponente del turismo di Firenze, si costituì un "Comitato Promotore" con seri intenti di lavoro. Nel maggio 1968 il Consiglio Superiore di Civilavia approvò il progetto di massima e nel luglio dell'anno successivo il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici dette il benestare al progetto definitivo. La Società per la costruzione dello sca[illegible] stata costituita nel giugno 1971 e [illegible] chetto azionario è in gran parte [illegible] mani di Enti e Banche toscane.

1973




■ **POLEMICA FIRENZE/PISA.** Continua, pur con toni sommessi, la polemica aeroportuale tra Firenze e Pisa. Secondo Alberto Amorosi, assessore al turismo del comune gigliato, si deve adeguare Peretola al traffico potenziale ed iniziare nuovamente lo studio di un nuovo scalo. Da Pisa si ribatte che l'adeguamento del «G. Galilei», quasi ultimato, ed il collegamento Firenze-Pisa-Aeroporto rimuove ogni residuo ostacolo. È comunque palese la riluttanza di molti vettori stranieri ad usare il «G. Galilei» come aeroporto per Firenze, preferendogli Bologna od, ancora, Roma e Milano. L'Alitalia non ha mai manifestato serie intenzioni per Pisa, mentre la Pan American, che ha in Firenze il terzo mercato europeo per traffico, preferisce utilizzare Roma. Per Arezzo e Siena la soluzione pisana è geograficamente scomoda, mentre Pistoia lamenta la mancanza di collegamenti adeguati. Molti operatori fiorentini lamentano che il turismo d'affari, economico e quello legato alla moda (300.000 presenze annue) usufruisce in minima parte del «G. Galilei», preferendo raggiungere Firenze con mezzi di superficie. La soluzione del «nodo» aeroportuale del capoluogo toscano ha attirato l'attenzione del Parlamento Europeo, che si appresta a discutere un finanziamento comunitario per dotare Firenze di uno sca[illegible] adeguato alle poten[illegible]alità [illegible]nomiche, commercial[illegible] [illegible]li.

1983


## Ancora decisioni avventate



Che il nostro paese offra delle incongruenze proverbiali, è ormai arcinoto, più all'estero che in casa e ciò ci è di molto danno, ma il fatto che certi stridori abbiano assunto un ritmo quasi regolare, in molti campi della vita pubblica, denota senza equivoci lo stato di confusione che regna sovrano, spesso accompagnato dalla più beata ignoranza.

Il settore dei trasporti in genere ne è un classico esempio. Si cerca affannosamente di riparare alla trascuratezza di anni con provvedimenti frettolosi, vere toppe sul retro di uno stivale consunto ed in più parti lacero! Il sistema aeroportuale, in particolare, è una vera macchia nera, motivo di sconforto per tutti noi, occasione di zimbello da parte dello straniero. Che in Italia manchi una organica politica del trasporto aereo, in tutte le sue dimensioni, è palese a tutti, ma, ad aggravare, in certi casi, la situazione, ha senz'altro contribuito il passaggio delle competenze alle regioni. Si è infatti scatenata una serie di decisioni che traggono origine più da rivalità, campanilismi, inefficienze, che da un discorso generale al vertice, suddiviso e recepito nella giusta proporzione dai rispettivi enti regionali.

A conferma di ciò ci hanno colpito due notizie, provenienti da aree diverse del nostro paese, a riguardo di due aeroporti.

La prima è che Asiago avrà il suo "STOL-port" (aeroporto con pista corta). Il progetto, da tempo [illegible] to in ogni suo minimo [illegible], avrà realizzazione [illegible] che inizieranno [illegible] bero concludere [illegible] no. I 500 [illegible] la realizza[illegible] in ma[illegible] cada[illegible] di [illegible]tri, rac[illegible] con[illegible]sta, recinzione, una pic[illegible] prefabbricata (quell[illegible] muratura verrà realizzata in seg[illegible]). Insomma avremo il primo scalo italiano di alta montagna, ma, per le sue eccezionali caratteristiche climatiche (esposizione, assenza di nebbia e vento forte), agibile per tutto l'anno da velivoli del tipo F.28 ed F.27, nonché privati, "executive" ed aerei militari leggeri.

Un'iniziativa simile, pur non rientrando in un piano generale del Veneto, colpisce per la sua sagacità: ad Asiago ci si può comodamente arrivare da Vicenza, Trento e Belluno: eppure la presenza di un piccolo, moderno aeroporto non mancherà di carpire grosse fette di turisti, anche dalla vicina Austria e dalla Germania Federale. Attrattive turistiche (sci, alpinismo, sport vari) non mancano. Già in passato la defunta Aeralpi aveva effettuato collegamenti, sfruttando l'attuale fondo erboso, ma con scarso successo. Il binomio "bella località-aereo" pare ora vincere le resistenze anche ad un traffico regolare di linea. A prescindere dai charters, non si sa ancora chi, con frequenza regolare, potrebbe operare dal "Romeo Sartori" (si chiama così). Viste le dimensioni della pista e la politica delle compagnie italiane, saremmo tentati a formulare il nome dell'Aertirrena che, con i derelitti Yak 40, potrebbe egregiamente operare una serie di rotte.

Il nome Aertirrena ci riporta di botto alla seconda notizia che ci ha colpiti: a Firenze continua la polemica sulle strutture aeroportuali ed i relativi collegamenti. La città gigliata ha dovuto davvero subire una serie di colpi duri: mancata decisione sull'aeroporto, cessazione dell'Aertirrena. Se il secondo caso pare ora essersi risolto per il meglio, la definizione delle infrastrutture necessarie ad operare è tutt'ora sotto il fuoco incrociato. Non certo di esperti convenuti da ogni angolo del mondo, ma fra fazioni opposte, fra enti pubblici

*Su questa panoramica dell'aeroporto di Firenze-Peretola sono state tratteggiate le due possibili soluzioni alternative per la nuova pista, bocciata dai responsabili della Regione Toscana senza un giustificato motivo. La pista sarebbe stata agibile da velivoli della classe del DC-9. Una soluzione prevedeva di costruire la pista verso i monti della Calvana (il tratteggio verso sinistra) e l'altra verso l'avvallamento di Pratolino (C. Lamioni).*








## FIRENZE/PERETOLA: LA FARSA CONTINUA...



*Ancora una volta, con una ripetitività che sa di malocchio, l'aeroporto di Peretola, l'Avioligure e tutta la città di Firenze hanno visto davanti ai propri occhi un'altalena dannosa e sciagurata, non nuova, che periodicamente stravolge i pochi collegamenti aerei di cui può fruire la città gigliata. I fatti, semplici ed allucinanti, dimostrano ancora una volta (ma ce n'è a[illegible] cora bisogno?) come [illegible] rocrazia del Mini[illegible] Trasporti e [illegible] abbia consegu[illegible] tragiche, anche per [illegible] solo ritardo nell'invio di un foglio di carta bollata.*

*L'Avioligure ha iniziato un impegnativo programma di rinnovamento, culminato nell'acquisizione di un Fokker 27 da adibirsi alle rotte più impegnative e ad alcune nuove da inaugurare. Il velivolo è giunto agli inizi di luglio. Durante tutta l'estate i voli sono stati sospesi per permettere a piloti e tecnici un addestra-*

*possibile che tutti i dipendenti del Ministero dei Trasporti e di Civilavia si stiano occupando dei militari? La vicenda si colora di giallo e di nero. Di giallo perché non si capisce [illegible] visto che lo Yak [illegible] operato per divers[illegible] il Fokker 27 era [illegible] china impiegata d[illegible] suoi collegamenti [illegible] Firenze. Di nero p[illegible] violigure perde fi[illegible] per ogni giorno [illegible] forzata, credibilità [illegible] clientela, immagin[illegible] nazionale ed inte[illegible] le. Si vocifera pe[illegible] pista, rifatta ed [illegible] necessita di un n[illegible] filo degli ostacol[illegible] da quello prec[illegible] che, forse, a [illegible] questo fatto crei [illegible]*

*Ricordiamo infatt[illegible] occasione dell'[illegible] della 3ª pista di [illegible] Civilavia chiese a[illegible] tà Aeroporti di [illegible] provvedere dire[illegible] alla carta degli [illegible] compito insolito p[illegible]*





# Aeroporto

Anno 26 - Numero 2
N° progressivo 99 - Aprile-Giugno 2022

Notiziario trimestrale dell'Associazione "Valentino Giannotti" per lo Sviluppo dell'Aeroporto di Firenze

Direttore responsabile: Marco Iarossi
Redazione: Marco Iarossi, Sergio Iarossi

Autorizzazione del Tribunale di Firenze n° 4710 del 24/7/1997





Associazione "Valentino Giannotti" per lo Sviluppo dell'Aeroporto di Firenze

www.associazione-aeroporto-firenze.it
Email assogiannotti@gmail.com